Nr. 43.

Warszawa

16/28 paźdz. 1868 r.



Wychodzi w każdą środę.

Redakcja przy ulicy Nowy Świat Nr. 28.

MERKURY

dodatek tygodniowy do Ekonomisty.

TYDZIEŃ FINANSOWY.

Coraz wybitniejszą staje się ta główna cecha położenia: wojna nieunikniona, ale odroczona. Prusy potężnie uzbrojone, nie cofają się w swém dążeniu do jedności Niemiec; Francja zaś, nie mniéj uzbrojona, trzyma tę sprawę na szachu, upatrując w niéj okazję do pomszczenia za doznaną w 1866 r. klęskę dyplomatyczną. Że jedność niemiecka jest koniecznością dziejową, temu Francja ani Napoleon zaprzeczyć nie mogą; ale chodzi o to, ażeby się ta jedność wyrobiła na drodze naturalnego rozwoju żywiołów narodowych, nie zaś sztucznie, igłami pruskiemi zeszytą została. Usposobienie to przejawia się i w milczeniu urzędowém, i w silném z drugiéj strony przemawianiu prasy półurzędowéj, i w opinji publicznéj; a nakoniec wkrótce zamanifestuje się w sposób oryginalny: w drukarni cesarskiéj w Paryżu drukują się mapy Europy w kilku epokach; Niemcy dzisiejsze przedstawione są w trzech częściach (Austrja, Niemcy południowe, Niemcy północne). Jest-to, według dzienników pruskich, argument obrazowy, graficzny, przeciwko przekroczeniu linji Menu,—co tém większe ma prawdopodobieństwo, że pomysł map należy do samego cesarza, który nawet napisał do nich legendę.

Przekonanie o odroczeniu wojny wpłynęło na ożywienie spekulacji giełdowéj w krótkich terminach, i na utrzymanie, a nawet podniesienie kursów papierów publicznych; ale nie wystarcza, aby się miały ustalić normalne stosunki ekonomiczne i finansowe. Według ogłoszonego w Monitorze wykazu dochodów pośrednich za trzy ubiegłe kwartały, ostatni kwartał okazał zmniejszenie w stosunku do odpowiedniéj epoki roku zeszłego. Bank francuski wykazuje fundusz metaliczny na 1.229/m., a portfel na 462,5/m. Bank angielski przy stopie 2% mało bardzo robi interesów skupowych. Konsole trzymają się na 94½, skutkiem obfitości kapitałów i małego ich żądania, nie zaś normalności położenia.

Włoskie obligacje tabaczne znalazły dobre przyjęcie nietylko we Florencji, ale i w Londynie, Paryżu, Berlinie, Amsterdamie, a nawet w Genewie. Skarb włoski, otrzymawszy 180/m lirów, a mogąc liczyć na zwiększenie dochodu przy ulepszonéj administracji tabacznéj, będzie miał swobodę ruchu i może pomyśleć o równowadze budżetowéj. Kraj w ogóle obecnie nad spodziewanie spokojny; przyczyniła się do tego rewolucja hiszpańska, bo przyniosła liberalnym zadowolenie, a burbonistom zwątpienie. Umiarkowani tylko obawiają się możebnéj w Hiszpanji republiki, bo jak utrzymują (między innemi *Opinione*), mogłoby to oddziałać na Włochy.

Rząd tymczasowy hiszpański znosi cła rogatkowe (octroi), wynoszące do 50/m. fr., i stanowi natomiast podatek osobisty w stosunku do najmu mieszkań; zmienia też uciążliwą dla handlu taryfę, — w czém spotyka silną opozycję miast fabrycznych. Skutkiem niepomyślnego zbioru, Hiszpanja, według Times'a, będzie musiała przywieść zboża zagranicznego na 250/m. fr.

Na giełdzie warszawskiéj listy zastawne obniżyły się, listy likwidacyjne trochę się podniosły. Akcje dróg żelaznych spadły nieznacznie, oprócz bydgoskiéj, która stopniowo zyskuje. Kursa wexli zagranicznych cokolwiek wyższe.

KURSA GIEŁDY,

w tygodniu 19—24 października 1868 r.

	Stopa %	RÓWNIA (pari)	Poniedz. 19 paźdz.	Wtorek 20	Środa 21	Czwar. 22	Piątek 23	Sobota 24	Stosunek do równi na 100
			CENA RZECZYWISTA W TYGODNIU — Ruble						
1. Papiery publiczne.									
a) Rządowe.									
Polskie. Obligi Skarbowe (r. 100. 150. 500)	4	100	.	.	76	.	77	77	77
Polskie. Obligacje cząstk. (zł. 500) z kup.	4	75	.	.	.	.	102	.	136
Polskie. Cert. ban. na obl. cz. *A* (z. 300) z kup	5	45	.	.	.	.	51	.	113 1/3
Polskie. „ „ „ *B* (z. 200)	0	30	.	.	.	.	27	.	90
Polskie. „ „ „ *B* (z. 200)	5	30	.	.	.	.	33	.	110
Polskie. Dow. Kom. Cen. Lik. (różne sumy)	0	100	.	.	.	.	*58	.	*58
Listy likwid. (r. 100. 250. 500. 1000)	4	100	67,10	67,30	67,50	67,42	.	67,40	67 2/5
kupon	.	.	.	.	.	.	.	1,60	.
Ruskie. 5-ta pożyczka (500)	5	100	80	80,75	81	81	81,25	.	81 1/4
Ruskie. Pożyczka premjowa z 1864 r.	5	100	135,25	135	.	135	135,75	135,75	135 3/4
Ruskie. „ „ z 1866 r.	5	.	.	.	131,75	131,75	132	131,75	131 3/4
Ruskie. Metaliki (300) lutowe	4	100	100,33	100,50	100,50	100,50	100,50	100,50	100 1/2
Ruskie. Metaliki (300) sierpniowe	4	100	100	100	100	100,17	100	100	100
Ruskie. Bilety banku Pańs. (100 i wyżéj)	5	100	.	.	.	.	*87	.	*87
b) Towarzystw i Spółek.									
Polskie. Listy Zast. (30, 75. 150. 750. 3000)	4	100	84,20	84,20	84	83,83	.	.	83 5/6
Polskie. „ „ „ ser. 2	4	100	79,50	79,67	79,67	79,33	79,33	79,30	79 3/10
Polskie. kupon	.	.	.	.	.	.	.	1,35 5/9	.
Polskie. Akcje Dr. Żel. W-W. (100)	diw.	60	64	64,50	.	.	.	.	107 1/2
Polskie. „ „ W-B. (100. 150)	4	100	63,83	64,75	65,75	.	65,25	65,25	65 1/4
Polskie. „ „ Teresp. (100)	5	100	93,75	93,75	93,75	93,50	93,50	93,50	93 1/2
Polskie. Obligacje „ „	5	100	90,50	90,50	90,50	90,50	90,50	90	90
Polskie. Akcje „ Łodzk. (100)	5	100	83,50	83	83	83,50	83,50	.	83 1/2
Rus. Akcje Gł. Tow. Dr. Ż. (125)	5	125	.	.	.	.	119	.	95 1/5
Rus. Obligacje „ „	1 1/2	100	.	.	.	.	.	.	.
2. Wexle.									
Berlin (Tal. 100) 2 mies.	.	92,857	105,67 1/2	106,05	106,35	106,27 1/2	106,42 1/2	106,65	114 6/7
Gdańsk (100) „	.	92,857	105,52 1/2	105,97 1/2	.	.	.	.	114 1/7
Hamburg (M. B. 300) „	.	140,855		.	.	160,65	.	.	114
Londyn (Ł. 1) 3 „	.	6,301	7,22 1/2	.	7,26	7,26	.	7,26 1/2	115 1/4
Paryż (Fran. 300) 2 „	.	75,21	.	.	86,55	86,55	.	.	115
Wiedeń (Gul. 150) „	.	92,857	.	.	.	93,30	.	.	100 1/3
Petersburg (Rub. 100) 1 „	.	100	.	.	99,17	.	.	99,17	99 1/6
3. Monety.									
Półimperjał	.	5,15	.	.	.	.	5,98	.	116 1/8
Napoleondor	.	5	.	.	.	.	.	.	.
Dukat holenderski	.	3	.	.	.	.	3,40	.	113 1/3
Rubel srebrny	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Talar pruski	.	0,92.857	.	.	.	1,07 1/2	.	.	115 7/9
Gulden austrjacki (papierowy)	.	0,62.906	.	.	.	0,62 1/2	.	.	99 2/3

STOPA SKUPU:	Warszawa.	Londyn.	Paryż.	Wiedeń.	Berlin.	Frankfurt.	Amsterd.
bankowa:	6%	2	2 1/2	5	4	3	4
giełdowa:	—	1 (1 1/2)	1 3/4 (2 1/4)	5	2 3/4	2 1/2	3

SKAZÓWKI I FAKTA BIEŻĄCE.

— **Drogi żelazne ruskie.**

W przedostatnim N-rze Merkurego zamieszczony był pogląd na ważność i korzyści drogi żelaznéj w prostym mniéj więcéj kierunku, ze Lwowa, na Lublin, Warszawę, Mławę do Gdańska idącéj, a dopełniającéj najkrótsze połączenie wybrzeży i portów morza Baltyckiego i Czarnego, bądź przy ujściach Dunaju, bądź w Odesie.

W piśmie „*Ungarischer Actionär*" czytamy artykuł o ruskich drogach żelaznych, têm ciekawszy dla nas, że zapatrywanie się autora dotyczy zarazem całego systematu dróg żelaznych wschodniéj Europy, a têm samém zwraca też uwagę, ze stanowiska i położenia jeograficznego Węgier, na ważność linij ułatwiać mogących przewozowy między-morski handel, tak żywotnego dla nas interesu.

Ciekawy ten artykuł, szerokim poglądem na stosunki kolejowe międzynarodowe nacechowany, w całości zamieszczamy, z dołączeniem uwag jakie nam nastręczył ze stanowiska naszego kraju.

„O drogach żelaznych ruskich."

„System dróg żelaznych węgierskich stanowi pośrednie ogniwo, między tak znakomicie już rozwiniętemi drogami zachodniéj Europy z jednéj strony, a z drugiéj, drogami ruskiemi i tureckiemi. Ostatnie znajdują się zaledwie w poczęciu; gdyż obecnie dopiero, najgłówniejsze linje Mołdawji i Wołoszczyzny koncedowane zostały; budowa zaś serbskiéj, od Dunaju do Saloniki, dotąd jest wątpliwą.

Inaczéj się ma z drogami żelaznemi w Rosji. Wytężono tam w ostatnich 10-u latach olbrzymie usiłowania, aby połączyć najdalsze krańce tego rozległego państwa, już to ze środkową Europą, już też z wybrzeżami mórz.

Z jak wielką energją Rosja nad budową głównych swych linij pracuje, widzimy z tego, że w r. 1856 była tam w użyciu jedna tylko droga Petersbusko-Moskiewska, długa na 600 werst, kiedy w marcu r. b. 1868 już 5307 werst, czyli mil 759 było wykończonych i do użytku oddanych, a nadto, 4079 werst zostawało w budowie, do wykończenia w dwóch latach.

Wedle projektu sieci dróg ruskich, który w r. 1867 zyskał najwyższe zatwierdzenie, Rosja posiadać będzie w r. 1872 wykończonych 12.957 werst czyli 1853 mil dróg żelaznych.

Zastanowienie się głębsze nad systemem tych dróg, doprowadza nas do wniosku, że kierunki ich oznaczone zostały głównie w dwóch celach, to jest: aby połączyć zachodnią granicę państwa ze środkiem i wschodnią częścią, oraz, aby od północy ku południowi, zetknąć wybrzeża i porty mórz Baltyckiego i Lodowatego, z wybrzeżami i portami mórz Czarnego, Azowskiego i Kaspijskiego.

Analizując bliżéj pojedyncze linje téj sieci, znajdujemy powyższe dwa kierunki po szczególe w następujących linjach:

I. Linje ze Wschodu na Zachód.

a) Linja Ryga-Dynaburg-Witebsk-Smoleńsk, w którym to punkcie, rozdziela się i biegnie, jedną odnogą przez Moskwę do głównego placu handlowego—Niżnego Nowogrodu, a drugą, zwraca się ku południowi i przez Orzeł dotyka do Saratowa nad Wołgą. Oddziały téj linji Ryga-Dynaburg-Witebsk, tudzież Moskwa-Niżny Nowogród, są już wykończone i do użytku oddane; oddział Witebsk-Orzeł zostaje w budowie; oddział zaś Orzeł-Saratów, jest zatwierdzony, lecz budowa dotąd nierospoczęta.

b) Linja od granicy galicijskiéj przy Wołoczyskach i Tarnopolu, dotykająca linji Kijów-Odessa zostaje w budowie i z końcem r. 1869 będzie wykończoną.

Linja ta zasługuje ze stanowiska Austrji i Węgier na najbaczniejszą uwagę; gdyż dozwoli ona i ułatwi Rosji opanowanie całego handlu między morzami Baltyckiém i Czarném, z któregoby w takim razie, z austrjackich, tylko koléj Galicijska i mała część północnej korzystały; Węgry zaś byłyby całkiem pominięte. Groźne to niebespieczeństwo zupełnego okolenia, pod względem całego między-morskiego ruchu handlowego, mogą Węgry odwrócić tylko przez pośpiech w budowie zamierzonéj drogi z Grosswardein na Klausenburg i Kronstad do Galaczu.

c) Linja Bałta-Olwiopol-Elizabetgród-Kremeńczug-Charków. Na téj linji, oddział z Bałty do Elizabetgrodu jest już w użyciu; dalsza zaś część do Charkowa zostaje w budowie i w r. 1870 ma być wykończoną.

d) Linja Poti-Tiflis-Baku, zwana Kaukazką. Linja ta, przebiega ludny kraj, i ma przeznaczenie połączyć morze Kaspijskie z Czarném, oraz zbliżyć azjatycki karawanowy handel, którego Tiflis jest dziś kresem, do brzegów morza Czarnego. Koncesja téj linji udzieloną została angielskiemu towarzystwu. Ma ona być główným pniem późniejszego rozgałęzienia linij kaukazkich i na oddziale od Tiflisu do Poti zostaje w budowie.

II. Linje z północy na południe.

e) Linja Petersburg-Warszawa-Wiedeń. Linja ta jest w pełném użyciu i posiada znaczne rozgałęzienia: linję ze Skierniewic do granicy pruskiéj ku Bydgoszczy [1] i drugą z Warszawy na Łuków do Terespola, kosztem państwa zbudowaną, i w jesieni r. 1867 do użytku oddaną [2].

f) Linja-Petersburg-Moskwa-Orzeł-Kursk-Kijów-Bałta-Odessa z odnogą na Tyraspol i Kiszeniew. Oddział Petersburg-Moskwa oddawna jest w użyciu i nosi nazwę drogi Mikołajewskiéj; oddział Moskwa-Orzeł jest również w użyciu i do Kurska w roku bieżącym ma być wykończony; oddział Odessa-Bałta jest także w użyciu z odnogą do Tyraspola, w którym to kierunku, przez Kiszeniew na Jassy, sieć dróg żelaznych ruskich, połączy się z siecią dr. ż. Księstw Naddunajskich.

g) Linja Kursk-Charków-Taganrog. Na tę linję koncesja z początkiem r. b. udzieloną została, budowa jéj jest rospoczęta i w trzech latach ma być ukończona.

(1) Linję tę w pewnéj jéj części możnaby uważać za biegnącą od Zachodu na Wschód, to jest od Bydgoszczy na Warszawę, Wilno, Witebsk, Smoleńsk, Moskwę, Niżny Nowogród, z małém zboczeniem pod Dynaburgiem. Zdaje się ona być powołaną do obsługiwania przez długi czas jeszcze. głównego kierunku zachodnio-wschodniego, zanim przyjdzie właściwa chwila budowy linji prościejszéj. *Red.*

(2) Nasza droga Warszawsko-Terespolska nie jest kosztem państwa, lecz tylko kredytem państwa, podobnie jak wszystkie prawie w Rosji, przez prywatne Towarzystwo zbudowaną i wyzyskiwaną. Bliższy rozbiór tego sposobu budowy, (któremu Rosja tak szybki postęp swéj sieci dróg zawdzięcza), w jego zasadzie, warunkach i następstwach, tak ze stanowiska interesu państwa, jak interesu prywatnych Towarzystw, mamy nadzieję podać w jednym z przyszłych zeszytów Ekonomisty. *Red.*

h) Linja Moskwa-Riazań-Kozłów-Woroneż z odnogami: Riażsk-Morszańsk i Griazi ku Borysoglebsku. Linja ta od Moskwy do Riażska i Morszańska jest już ukończoną; odnoga zaś ku Borysoglebsku w tym roku koncedowaną została.

Prócz powyższych głównych linij, istnieją jeszcze w Rosji, wykończone i w użyciu będące, pomniejsze, więcéj miejscowe drogi żelazne, jako to:

Helsingfors-Tawasthus.
Petersburg-Krasne Sioło.
Petersburg-Carskie Sioło-Pawłowsk.
Moskwa-Jarosław.
Kołaczek-Zaryzin, łącząca Wołgę z Donem (1).

Rozważając powyższy system dróg, wyznać musimy, że Rosja, opóźniwszy się dawniéj, czyni obecnie, od tat 10, niezmierne wysilenia, dla powetowania przeszłości, i że jéj drogi nie pozostały w projektach tylko, lecz są dziś już dokonanemi lub dokonywającemi się faktami.

Po wykończeniu tak rozgałęzionéj sieci, ujrzymy Węgry okolone dwoma ramionami dróg żelaznych, które z Niemiec i Księstw Naddunajskich, na północ i południe, granice Królestwa naszego, pod względem ruchu handlowego z morzem Czarném, obejmą. Zwracamy uwagę na to groźne dla Węgier niebespieczeństwo; gorąco pragniemy i zaklinamy tych, w których ręce bieg rzeczy nateraz losy kraju oddał, aby nieopoźniali się i dostrzegli w tém niebespieczeństwie zniewalający powód, do przedsięwzięcia jak najśpieszniéj środków zaradczych.

Cieszyć się przychodzi, że tak dawno wyczekiwana i pożądana koléj z Groswardein do Klauzenburga, jest już w budowie, i że przedłużenie jéj do granicy Wołoszczyzny wkrótce przez sejm ma być zatwierdzone.

Na tém jednak nie koniec. Całe nasze kolejowe połączenia z północnym zachodem Europy i z Galicją, nie odpowiadają potrzebom ruchu handlowego.

W obec zdumiewającéj działalności, jaką rozwija Rosja w celuześrodkowania całego europejskiego przewozowego handlu w Odessie, Węgry nie mogą, ani szczędzić ofiar, ani tracić czasu, aby jak najśpieszniéj do skutku doprowadzić połączenie dróg swych z ważnemi placami handlowemi Galacz i Brajłów, przy ujściach Dunaju.

Równie ważném jest zetknięcie dróg węgierskich z ruskiemi. Węgry bezpośrednio nie posiadają z Rosją stycznego punktu. Połączenie kolejowe dwóch tych państw, najkorzystniéj może być przez Galicję dokonane, a mianowicie w kierunku Munkacz-Tarnopol-Wołoczyska, albo też z południową Rosją przez Jassy-Kiszeniew. Czy to ostatnie połączenie przyniosłoby Węgrom korzyści, jest rzeczą wątpliwą; korzyści jednak, a nawet konieczność zetknięcia z ruską siecią przez Galicję, w punkcie Wołoczyska, tak są jasne i oczywiste, że połączenie w tym kierunku niezadługo nastąpić będzie musiało."

Dosyć jest rzucić okiem na kartę wschodniéj Europy i na położenie jeograficzne Węgier, aby przekonać się, że linje dróg węgierskich, pod względem handlu między-morskiego, nie mogą być wielkiego znaczenia, i niewytrzymają konkurencji z linją Mołdawsko-Galicijsko-Pruską do Szczecina, a tém mniéj z projektowaną linją od Odessy lub Galaczu, na Lwów, Warszawę do Gdańska, o 40 mil od pierwszéj krótszą. Słuszne więc i zasadne, ze stanowiska tak ważnéj obecnie dla każdego kraju polityki kolejowéj, obawy i uwagi autora powyższego artykułu, co do grożącego Węgrom niebespieczeństwa. nie mogą dotyczyć przewozowego międzymorskiego handlu (zostającego głównie pod wpływem Anglji, jako najdrożéj surowe płody kupować, a najtaniéj większą część wyrobów sprzedawać mogącéj), lecz odnoszą się raczéj do tych tylko stosunków handlowych, jakie środkowa Europa, z wybrzeżami i portami morza Czarnego, przez pośrednie ogniwo kolei węgierskich mieć i rozwinąćby mogła.

Główny między-morski handel, stanie się zawsze udziałem tych linij, które okażą się najkrótszemi, a tém samém najtańszemi. Jak dalece handel ten jest ważny, dowodzi tego przezorność i zabiegłość pruska; dla podołania bowiem przewidywanym potrzebom tego handlu, postanowiono tam zbudować środkami prywatnemi, obok drogi górno-szląskiéj, drugą linję, prawie równoległą, po prawéj stronie Odry. Pragnęlibyśmy, aby ta przezorność, – nie wprowadziwszy w swój rachunek naszéj zabiegłości w korzystaniu z położenia jeograficznego i przeprowadzeniu linji o 40 mil krótszéj, ze Lwowa na Lublin-Warszawę do Gdańska,—jak najrychléj zawodu doznała.

Nie podzielamy także opinji autora artykułu, jakoby połączenie dróg węgierskich z Galaczem i Brajłowem przeszkodzić mogłoześrodkowaniu głównego handlu między-morskiego w Odessie. Miasto to, będąc portem wielkiego państwa, dziś już pod względem środków handlowych, kapitałowych i kredytowych, znakomicie rozwiniętym, na naturalnéj drodze, w miarę postępu ułatwień komunikacijnych, wzrastać i cały ruch koncentrować nie przestanie, a to tém bardziéj, że odległość Odessy od Jass, jest prawie taka sama jak i Galaczu od Jass, a nadto, co znaczniejsza, że cała główna linja przewozowa w kierunku południowym od Lwowa, po wykonaniu zamierzonéj drogi na Wołoczyska i Bałtę do Odessy, okazać się może krótszą od linji na Jassy do Galaczu.

Doześrodkowania przewozowego handlu w Odessie, nie mało także przyczyni się koléj kaukazka, mająca łączyć morze Czarne z Kaspijskiém, a zatém i ze środkową Azją z całym jéj handlem karawanowym.

Tak więc po wykończeniu linji wołoczyskiéj, wchodzącéj w kierunki r. 1867 w Rosji najwyżéj zatwierdzone, najbliższe połączenie kolejowe morza Baltyckiego z Czarnem,—połączenie, stykające z sobą dwa dogodne i dostatecznie pod względem handlowym, kapitałowym i kredytowym rozwinięte porty, Odessę i Gdańsk,—byłoby dokonane przez drogę żelazną mniéj więcéj na 190 mil długą, a przebiegającą kraje:

1. Ruskie	na długości mil	135
2. Austrjackie	„	33
3. Pruskie	„	22

---

(1) W ostatnich miesiącach r. b. o ile nam wiadomo, udzielone zostały dalsze koncesje na drogi Orzeł-Jelec; Petersburg-Rewal-Baltycki port; Oseczeńsk-Rybińsk, Kozłów-Tambow. *Red.*

W drukarni Gazety Polskiéj.

Za pozwoleniem Cenzury Rządowéj.